

# La poste de Martigny

## I. La Cité.

Les conditions dans lesquelles se sont établies les agglomérations humaines dépendent souvent bien davantage des dispositions de la nature que de la volonté des hommes. Aussi, n'est-il besoin, pour se rendre compte de l'importance que peut avoir ou peut acquérir une localité, que de porter un sérieux examen sur la carte géographique et d'en tirer les conséquences, selon l'époque de civilisation ou les moyens de communications à disposition de l'homme.

Placé au centre de la région où les Alpes quittent dans leur ensemble la direction sud-nord pour obliquer vers l'est, Martigny voit le Rhône changer sa direction sud-ouest pour prendre celle du nord-ouest, alors que de l'autre côté des Alpes, la Doire fait le geste en sens inverse pour se diriger vers le Pô. Les deux bassins du Rhône et du Pô sont ici reliés des deux côtés par deux belles vallées aboutissant à Martigny et à Ivrée en pente douce et régulière, alors que du côté valaisan, la plupart des autres vallées latérales, débouchant bien au-dessus du lit du Rhône, se terminent par des gorges que se sont frayées les affluents, entravant par là les facilités de communication. Aussi l'homme a de tous temps compris cette faveur de la nature et a utilisé le Grand Saint-Bernard pour passer les Alpes. Les premières mentions de l'établissement de l'homme à Martigny sont aussi anciennes que la fondation de Rome. Mais il faut attendre l'ascension de la puissance romaine, son expansion

sans cesse croissante et, partant, la conquête du Valais par les légions d'Auguste pour voir notre cité prendre toute l'importance que lui conférait sa situation, et que les Véragres pillards étaient loin de lui apporter.

La quantité et la richesse des objets trouvés dans différentes fouilles laissent entrevoir l'importance de ce que fut l'Octodure romaine sous les rapports politique, militaire et commercial. La cité avait alors une population dont le chiffre n'a plus jamais été atteint depuis. Localité la plus importante du Valais, chef-lieu de la province Pennine, Octodurum était à la jonction des principales voies romaines de l'Helvétie : celle du Mont-Joux venant d'Italie, celle conduisant vers Aventicum, la capitale helvète, et celle qui franchissait le Simplon. Le milliaire, récemment exhumé des caves de l'ancien hôtel de l'Aigle en fait foi. L'empereur Claude, surtout, embellit la cité qui lui était chère et qui dès lors s'appela aussi Forum Claudii.

Le christianisme pénètre de bonne heure en Valais et s'y maintient, malgré les persécutions. Au IV<sup>e</sup> siècle, le premier évêque connu en Valais, saint Théodore ou Théodule, établit son siège épiscopal à Octodure, et ses successeurs gardent le titre d'évêques d'Octodure.

Avec l'effondrement de l'empire romain commence la décadence du Forum Claudii. Les caravanes de marchands, les brillantes armées impériales font place aux bandes pillardes des Barbares. Le Valais n'est pas plus épargné que les pays voisins. C'est une époque de malheurs et de misère où la cité et ses environs ont à souffrir de toutes les calamités : établissement des Burgondes, inondations répétées de la Dranse, incursions des Lombards qui avaient laissé après eux la petite vérole, inconnue auparavant dans le pays, plus tard des Sarrasins qui dévastent tout jusqu'à Saint-Maurice. Vers 580, l'évêque Héliodore se voit forcé de transférer son siège à Sion. Au VII<sup>e</sup> siècle, Octodure tombe au rang de simple bourgade ; pour elle s'ouvre alors une ère de triste oubli, un pénible sommeil semi-sépulcral qui enlève jusqu'à son nom. Plus rien ne rappelle à l'habitant du lieu son glorieux passé. Ce n'est qu'au XI<sup>e</sup> siècle qu'on trouve à nouveau mention de la localité, bien modeste alors, et qui s'appelle désormais Martigny. Vers 1200, Martigny est gouverné par des vidomnes de l'évêque de Sion ; ces seigneurs prennent le nom de l'endroit : ce sont les « de Martigny ».

Le redressement, toutefois, fut long à venir. Les querelles constantes entre les évêques de Sion et les comtes de Savoie au sujet de leurs possessions du Bas-Valais n'étaient pas pour ranimer la vie économique. Au XIV<sup>e</sup> siècle, le commerce et l'industrie étaient encore à l'état embryon-

naire à Martigny. Le commerce des Dizains, souverains du Haut-Valais, avec l'Italie se faisait plus aisément par les cols de la Furka, du Nufenen, du Gries, de l'Albrunn, du Simplon, de Moro, du St-Théodule, restés tous praticables jusqu'à la fin du XV<sup>e</sup> siècle, où un refroidissement général des Alpes vint progressivement les recouvrir de glace et en fermer plusieurs pour toujours au trafic. La conquête du Bas-Valais par les Francs-Patriotes en 1475, au lieu d'assainir la situation par l'unification politique du pays, ne fit que l'embrouiller, et le commerce via Grand Saint-Bernard n'en tira que peu de profit. C'est beaucoup plus tard seulement que, sa position géographique aidant, Martigny sortit rajeuni de sa léthargie ; il suit le développement du tourisme qui lui rend vie et mouvement. Ses habitants, comprenant tout l'avantage qu'ils peuvent tirer de leur situation, ne négligent rien pour attirer l'affluence des voyageurs. A grands frais ses syndics s'efforcent d'entretenir le chemin royal qui mène le long du mont Chemin vers Sion et le Simplon ; puis, des routes carrossables sont établies vers Chamonix et du côté du Grand Saint-Bernard. On élève de confortables hôtels. Enfin les progrès incessants réalisés dans l'agriculture lui apportent un regain de prospérité plus stable encore. La plaine du Rhône, autrefois couverte de marais malsains, est rendue à la culture. Le colmatage de ces marais asséchés a donné des résultats merveilleux. Aux vastes étendues de roseaux et de marécages ont succédé de beaux champs d'asperges qui réussissent particulièrement bien dans ce sol sablonneux, léger et riche en talc. De beaux vergers entourent maintenant la ville, et ses jardins se prêtent à toutes les cultures.

Vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, le transport des voyageurs par voitures privées atteint son apogée et devient une véritable passion ; les cochers ne se comptent plus.

Le XX<sup>e</sup> siècle, lui, fait de Martigny un nœud ferroviaire. En 1906 s'achève la construction du chemin de fer Martigny-Châtelard, raccordé en 1908 au réseau de Chamonix et, en 1910, celui du Martigny-Orsières, premier tronçon de l'artère projetée : Martigny-Aoste-Turin. C'est alors la fin du beau temps des diligences et des voitures : le temps de la locomotion moderne commence.

Un tel essor ne s'est pas réalisé sans avoir eu ses répercussions sur les relations postales.

## II. Les relations postales.

Il ne subsiste pas de documents relatant ce qu'avait été l'activité postale à Octodure à l'époque romaine. Sans doute avait-elle dû être d'une certaine importance, en raison des contacts nécessaires entre les fonctionnaires impériaux. Le *Cursus Publicus* ou Poste romaine, contrairement à son nom, ne transportait que la poste d'Etat, et n'était pas à la disposition du public, sauf pour les officiers et hauts dignitaires. Il avait comme principale mission le ravitaillement des armées impériales et leur liaison avec l'autorité suprême. Le *Cursus Publicus* utilisait les cols des Alpes : le Grand Saint-Bernard, le Splugen, le Julier.

Sous Charlemagne, un essai de transmission postale fut tenté par le Valais et le Grand Saint-Bernard pour relier la France et l'Italie, mais, de même que le *Cursus Publicus*, la poste de Charlemagne était exclusivement une poste d'Etat. On ne sait rien de ce qu'avait pu être le relais de Martigny, alors tombé au rang de simple hameau.

Du XI<sup>e</sup> au XV<sup>e</sup> siècle, les princes-évêques de Sion, puis les comtes de Savoie n'ont guère considéré leur châtellenie de Martigny que du point de vue militaire. Le château-fort de la Bâtiâz restait leur principale sollicitude. Toutefois, l'échange des correspondances ne disparaît pas entièrement. Ce sont les couvents qui facilitent alors ces transmissions, grâce aux religieux appelés à se transporter d'un lieu dans un autre. A cet égard, l'Hospice du Grand Saint-Bernard, qui possédait en 1177 près de 80 dépendances disséminées en Valais, Vaud, Savoie, Italie, Sicile, France et Angleterre, joua peut-être un rôle. Jusqu'au XVII<sup>e</sup> siècle cependant, l'histoire postale de Martigny a été celle des peuples heureux, car on ne trouve guère de renseignements sur une activité certaine de la poste avant 1690. Quelques messagers parcouraient bien le Valais dès le début du XVII<sup>e</sup> siècle, d'abord deux « tambours » chargés du transport des lettres du Gouvernement, remplacés en 1616 par deux messagers « à disposition publique »<sup>1</sup>. Ces courriers, transportant peu de correspondances privées ou de journaux, étaient plutôt pour notre châtellenie les porteurs des décisions de LL. EE. de Sion.

En 1690 surgissent, en revanche, deux entreprises, l'une bernoise et l'autre genevoise, qui rivalisent d'influence pour obtenir le privilège de la poste avec l'Italie par le Grand Saint-Bernard. Du coup, Martigny

<sup>1</sup> Cf. *DHBS*, V, 329-330.



devenait relais de poste et sortait de l'ombre. Ce fut la puissante famille bernoise des Fischer qui l'emporta. En 1690, à Lugano, elle conclut avec le Piémont, Milan et Venise, un traité, qui fut suivi de négociations avec le marquis de Louvois, directeur général des postes de France, pour l'organisation d'un service régulier de courriers entre Paris et Milan par le Valais et le Simplon. Les Fischer établirent en 1692, à St-Maurice, une convention avec le marquis di Cavaglia, directeur général des postes piémontaises<sup>1</sup>. Aux termes de ce traité, deux courses par semaine ont lieu, de St-Maurice à Aoste ; elles passent à Martigny le lundi et le vendredi, et au retour le jeudi et le dimanche.

En 1694, nous trouvons déjà mention d'un rudiment d'établissement postal à Martigny :

Monsieur Estienne Gay, nottaire et hoste de la Grande Maison à Martigny aura la bonté de prandre soing des lettres qui viendront et iront en Piémont du pais de Vallais et de les charger d'un port raisonnable savoir celles pour Sion et Route et aussi celles pour St. Maurice,

la simple 4 kreuzer<sup>2</sup>

la double 6 kreuzer

et les autres à proporsion. Celles pour Sierre, Brigue et aussi cieux du Haut Vallais,

la simple (= 7 ½ grammes), 6 kreuzer

la double (= 15 grammes), 9 kreuzer

et les autres à proporsion.

Faict au dit Martigny,  
ce 8 Februer 1694<sup>3</sup>.

Voilà tous les renseignements d'alors ; nos copieux règlements actuels sont ici rédigés d'une façon fort succinte !

Le transport des voyageurs, tout sommaire qu'il était, ne fut pourtant pas négligé. Une course à cheval, d'abord bimensuelle puis hebdomadaire, reliait Berne à Turin par le Grand Saint-Bernard.

Pour tout le XVIII<sup>e</sup> siècle, les renseignements manquent. Archives et Recès de la Diète sont muets au sujet de Martigny.

Le transit par le Grand Saint-Bernard augmente cependant sans cesse. Avec la Révolution et le passage du Premier Consul, le service régional pour l'Entremont s'organise visiblement. En 1804, la ferme Fischer doit renoncer aux postes du Valais, devenu République indépendante ; une organisation nouvelle lui succède. Ainsi, en janvier 1805, le citoyen Etienne-Nicolas Frossard, de Liddes, « homme zélé et vigilant, qui rem-

<sup>1</sup> *DHBS*, III, 115.

<sup>2</sup> Dans le Bas-Valais, avant 1798, 4 kr. valaient 12 deniers (15 à 16 c.).

<sup>3</sup> Notes de M. Hilaire Gay, à Genève.

plit avec satisfaction la charge pénible de patrouilleur », prend l'engagement d'aller, le mardi et le vendredi, chercher le courrier à Martigny. Il reçoit un appointement fixe de 3 louis par an, plus un demi-batz par lettre distribuée aux particuliers. Il se charge de porter gratuitement les lettres à la poste. Ses appointements annuels furent au juste de 32 fr. en 1805, 1806, 1807 et de 40 fr. dès 1809. Mais ce demi-batz à payer à réception « lui est contesté par les uns, marchandé par les autres, et surtout payé avec mauvaise humeur sous prétexte de nouveauté, et pour cette raison il lui conviendrait d'être nanti d'une patente comme Postillon du Gouvernement, ce qui l'autoriserait à cette modique perception <sup>1</sup> ».

Cette opposition de la part du public valaisan à payer le port exigé est bien dans les habitudes de l'époque, ainsi que nous le verrons au chapitre concernant les taxes.

En 1808, outre le service de la diligence, le relais de Martigny doit se charger, comme chaque dizain, de la poste aux chevaux. Ce service est un peu ce que l'on appela plus tard les *extrapostes*. La poste aux chevaux partait à toute heure, selon le désir des voyageurs, alors que la diligence circulait selon l'horaire fixé et avec un nombre de places limité. Aussi, plus souple et plus commode, quoique plus chère, cette poste aux chevaux prenait d'année en année plus d'extension, au détriment de la diligence. Cela n'alla pas tout seul pourtant, au commencement. L'inspecteur des postes et diligences se plaignait, en 1808, de ce qu'à Martigny le service des chevaux était mal organisé : les chevaux du relais sont trop souvent utilisés pour le rural de la maison, au détriment du service, ce qui provoque des retards, de l'insécurité (la même observation fut faite aussi à d'autres relais).

Les deux services furent même confiés à des agents différents, ce qui ne manqua pas de provoquer des rivalités. La diligence était, par exemple en 1813, confiée au sieur Métral, alors qu'à la poste aux chevaux, devenue les *Fourgons accélérés*, le sieur Capelle succédait à Schwen-dimann.

Dès 1803, le relais de Martigny avait donc à s'occuper de trois services différents, aux mains de trois entreprises distinctes :

1. le service de la poste aux lettres, exploité par la régie vaudoise (dès 1805), mais nominalement en possession des fermiers du Valais : Gay, Duc et consorts ;

---

<sup>1</sup> Note du préfet d'Entremont au Conseil d'Etat en 1805.

2. le service de la diligence, exécuté par la Compagnie des postes et diligences, association des entrepreneurs valaisans de Rivaz, de Quartéry, J.-Emm. de Riedmatten et Zimmermann (et affermée à MM. Pasteur frères à Genève en 1813) ;
3. enfin, le service de la poste aux chevaux, affermé dans chaque dizain à un entrepreneur différent.

On conçoit qu'une telle complication devait entraver le développement des communications.

Après l'annexion du Valais à l'Empire napoléonien, les postes furent organisées dans le Département du Simplon, comme dans les Départements du Léman (Genève) et du Mont-Terrible (Jura-bernois), sur le pied français.

En 1813, après la défaite des armées de Napoléon, le Valais fut envahi par les troupes autrichiennes. Martigny connut alors un essai de poste de campagne avant la lettre, ou plutôt une militarisation du service des courriers. Le capitaine Dumaye, commandant la garnison



Départ de la dernière course de la diligence postale  
Martigny - Orsières - (Gd St-Bernard) le 30 août 1910, sur la place Centrale

autrichienne, nomme le sergent Baptiste Perey, alors garde forestier à Saxon, chef d'une garde de 6 hommes établie à Riddes, pour la transmission des courriers des « Commandans des Troupes » stationnées à Martigny et à Sion.

... En conséquence, sitôt la poste reçue, vous vous rendrez chez Mr. le maire de votre commune pour prendre connaissance des instructions qui lui ont été transmises et vous vous rendrez à Riddes à l'heure indiquée pour organiser votre garde. Vous aurez soin de tenir votre garde au complet pour être toujours en mesure d'exécuter à toute heure les ordres qui pourront vous parvenir. Vous recommanderez aux ordonnances chargées de porter les lettres à Sion ou à Martigny, de demander un reçu que vous conserverez pour votre justification et de même vous délivrerez un reçu de toutes les lettres qui vous seront transmises en indiquant l'heure de la réception.

Martigny, 31 octobre 1813.

Dumaye.

On alloue au citoyen Perey 160 fr. pour ce service. Mais, une fois les Autrichiens partis, nul ne se soucie plus de lui. Le 7 juillet 1822, il n'a reçu que 32 fr., soit le traitement d'un mois, et il réclame au commissaire Berguerand, à l'Etat, les 128 fr. restants.

A la chute de l'Empire français, la Restauration rétablit l'ancien ordre politique. Les Fischer reprennent en 1814 la régle du Valais et rétablissent la poste du Simplon avec un bureau spécial à Milan. Mais le Valais est aussi redevenu limitrophe des Etats Sardes, et dans une convention signée à Turin en 1816 pour l'échange des courriers Fischer par le Grand Saint-Bernard, Martigny est de nouveau prévu comme bureau d'échange. La ferme Fischer cède en 1821 au gouvernement valaisan son privilège postal et une nouvelle convention est conclue l'année suivante avec la Sardaigne, à laquelle adhèrent Vaud et Neuchâtel. Martigny et Aoste étaient reliés deux fois par semaine « par le moyen de Pédons » à la charge réciproque, jusqu'à l'hospice du Grand Saint-Bernard. Le bureau d'Aoste remettait à Martigny toutes les lettres des provinces d'Aoste, d'Ivrée, de Biella, de Turin, du Piémont et de Gênes pour les cantons suisses et vice versa. Les courriers faisaient l'échange en paquets cachetés, à l'hospice et sous la surveillance d'un chanoine de l'hospice, invité à cela par l'*Office du Vallais*. Le bureau d'Aoste faisait deux paquets ayant chacun une facture, une pour le Valais, adressée au bureau de Martigny, l'autre pour les cantons de Vaud et de Neuchâtel, adressée au bureau de Vevey. Martigny, en revanche, devait collecter tous les envois de Suisse en une seule facture pour le bureau d'Aoste. Si les tarifs ne sont pas énoncés dans la convention, les droits de transit se montent, du Valais au delà de la Sardaigne, à une livre de Piémont

pour chaque 30 grammes de lettres, sauf pour les lettres en retour et les actes officiels réciproques. Cette convention, signée par Jos.-Emmanuel de Riedmatten et Léopold de Sépibus pour le Valais, le comte Jean-Antoine Della Valle pour les Etats Sardes, Louis Reynier, intendant de la régie vaudoise, pour Vaud et Neuchâtel, fut renouvelée tacitement en 1827 et en 1832.

Dans le service intérieur, l'organisation ne devait pas être aussi stricte. En 1817, par exemple, le maître de poste de Martigny, Morand, propose aux « Administrateurs de la Poste », à Sion, de n'accepter dans les diligences que les voyageurs qui auraient acquitté leur taxe de voyage d'avance, « ceci sans vouloir suspecter la bonne foi des postillons », dit-il, mais il cite le cas de trois voyageurs de Sion, de grand renom, qui auraient voyagé sans payer la taxe. Il propose aux fermiers des diligences de tenir un registre d'inscription des voyageurs dont le double serait « coupé de la matrice » et remis soit au voyageur, soit au conducteur de la diligence, pour être apporté aux administrateurs, par mesure de contrôle. Je n'ai pu constater si cette proposition fut acceptée, car à Sion on n'était pas porté à la minutie dans les détails ! Mais le maître de poste Morand profite de sa proposition pour prier la direction de la ferme de lui augmenter de 100 fr. son traitement annuel, « à cause de la course du Grand Saint-Bernard, pour laquelle il n'a rien touché ». Il demande 300 fr. de traitement annuel.

Le service de messenger pour l'Entremont et le Grand Saint-Bernard devait prendre de l'extension durant la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, et il était bien en avance sur les autres vallées latérales du Valais <sup>1</sup>.

Dès 1805, un seul messenger assure le service. Sous l'Empire, ce messenger avait déjà son aide et il se faisait escorter, l'hiver, sur le dernier

---

<sup>1</sup> Voici, à titre de comparaison, comment M. le chanoine Carraux décrit le service postal dans le Val d'Illicz :

« En 1840, il n'y avait encore aucune poste pour la vallée. Toutes les lettres arrivaient au bureau de Monthey et le buraliste les remettait à des particuliers de la vallée qu'il trouvait, pour les faire remettre à leur adresse. Il n'y avait pas même un piéton pour faire leur service. Ce fut vers 1842 que Théodore Avanthay, marchand à Champéry, engagea les trois communes de Champéry, Illicz et Troistorrents de s'associer pour établir un piéton qui fît le service régulier 2 fois par semaine. Celles-ci, avant de s'imposer pour cela, résolurent de s'adresser au Gouvernement pour leur accorder un subside. Celui-ci leur accorda 80 fr. anciens pour cet objet. Cette modique somme suffit pendant quelques années pour faire le service régulièrement 2 fois par semaine. Après les événements de 1848, la Confédération s'étant emparée de la Régie des Postes (*sic*), y établit un service de piéton six jours par semaine jusqu'en 1870, qu'une voiture a remplacé dès le 1<sup>er</sup> juillet 1870. Ceci a bien changé en peu d'années et mérite d'être noté. »

trajet avant l'hospice, lorsque les dangers d'avalanche le menaçaient. En 1816, entre autres, une avalanche ensevelit le messager. Le bureau de Martigny écrit à ce sujet aux fermiers de la poste à Sion :

Je viens d'apprendre par M. Giroud, procureur de la maison du St-Bernard l'affligeante nouvelle que le courrier Moret est mort le 17 courant sur le Mont St-Bernard par une avalanche à peu de distance du couvent, en descendant côté Valais avec 2 domestiques de l'hospice et un homme de Bourg-St-Pierre..... De plus, le frère du postillon avec son beau-frère qui montaient à leur rencontre, de sorte qu'ils sont morts tous les six..... Beaucoup de monde sont montés aujourd'hui pour chercher les infortunés ; la neige est plus forte dans ce moment de l'année au point que les chanoines ne se tiennent pas sûrs à l'hospice. Dites-moi s'il y a quelques mesures à prendre relativement au courrier.

Recevez, etc.

Emmanuel Lugon.

Cet accident suscita un grand émoi à la régie de Vaud et à Genève, puis occasionna un long échange de correspondances entre la régie vaudoise et les fermiers du Valais au sujet du remplacement du courrier décédé. Lugon à Martigny n'était pas d'accord avec les chanoines de l'hospice sur le choix du candidat. La régie recommande aux fermiers de ménager les chanoines et de donner la préférence à leur candidat <sup>1</sup>.

De 1832 à 1840, de deux messagers, l'un, de Martigny à la Cantine de Proz, reçoit 880 fr. et l'autre, de la Cantine au Grand Saint-Bernard, 272 fr. En 1848, ils sont trois à se partager la tâche.

L'établissement, au Grand Saint-Bernard, en 1841 déjà, d'un bureau de poste pourvu d'un timbre à date, témoigne de l'augmentation du trafic.

En 1830, l'Etat du Valais supprima le système de la ferme des postes et entreprit le service en régie, sous la direction d'un conseiller d'Etat et d'un secrétaire. Il parvint à abolir la franchise de port des lettres pour le public et réorganisa le service qui souffrait beaucoup des troubles intérieurs.

Un nouveau traité ayant été conclu avec les Etats Sardes pour l'échange de la correspondance, Martigny continua de fonctionner comme bureau d'échange. De plus, l'ouverture, en 1841, de dépôts à Vernayaz et Sembrancher, outre celui précité du Grand Saint-Bernard, puis

---

<sup>1</sup> On se rappelle qu'à cette époque la poste était exploitée par la régie vaudoise, pour le compte des fermiers du Valais qui se réservaient les nominations et la direction extérieure. Les fermiers étaient responsables de la gérance envers l'Etat du Valais.

à Orsières en 1845 et à Liddes en 1846, marque les étapes du développement du trafic dans les vallées.

Dès 1847, les messagers pour l'Entremont font la course trois fois par semaine et desservent les dépôts de Bovernier, Sembrancher, Bagnes, Vollèges, Orsières, Liddes, Bourg-St-Pierre et Grand Saint-Bernard en été. Quelques années après, la course devient quotidienne, et en 1868 la diligence remplace le piéton de Martigny à Orsières, puis dès 1869 jusqu'à Bourg-St-Pierre l'été. Le transport des voyageurs ne fit qu'augmenter fortement vers la fin du siècle, mais le voiturage privé l'accapara en grande partie, ce qui ne manqua pas, vers 1890-91, de provoquer un conflit entre la corporation des cochers de Martigny et les entrepreneurs postaux, conflit qui devint si aigu qu'il dut être tranché par le Conseil fédéral en 1892.

L'ouverture des lignes Martigny-Châtelard, en 1903 et Martigny-Orsières, en 1910, devait donner le coup de grâce au transport des voyageurs par voitures ou diligences, mais le bureau de Martigny connut dès lors un essor tout nouveau et bien plus considérable, comme tête de ligne dans ces deux directions. Pourtant, le service des voyageurs devait revivre avec l'exploitation par le moyen de cars postaux des lignes Martigny-Champex dès 1927 et Martigny-Grand Saint-Bernard dès 1928 ; depuis, d'autres lignes sont encore venues grossir le chiffre des voyageurs transportés : Martigny-Chemin-Col des Planches, Martigny-Trient, Martigny-Ravoire, Martigny-Salvan par la nouvelle route (jusqu'à la guerre de 1939).

Le tableau récapitulatif ci-dessous montre le développement du trafic, de 1870 à nos jours :

Branches de service	1870	1890	1910	1930	1940
Voyageurs	335	422	4.215	7.273	14.607
Correspondances	29.700	133.700	333.600	484.100	476.000
Colis, dépôt	2.022	7.820	29.338	42.600	40.172
Colis distribués	—	8.877	31.909	57.706	54.585
Mandats, dépôt	1.673	4.708	13.490	6.658	} 60.519
Bulletins vers., dépôt	—	—	5.068	33.251	
Mandats distribués	945	3.928	14.091	9.555	11.283
Journaux, dépôt	—	— <sup>1</sup>	228.117	855.747	976.000

<sup>1</sup> Dès 1897.

### III. Les maîtres de poste et leurs bureaux.

Le premier maître de poste connu est donc M<sup>e</sup> *Estienne Gay*, notaire et hôte de la Grand-Maison, en 1694. Depuis, les renseignements manquent jusqu'en 1803, où c'est le préfet du dizain, *Jean-Philippe Morand*, qui fonctionne jusqu'en 1844. Vers 1810 on lui adjoint un aide qui ne s'occupe que des courses. Celle du St-Bernard donne fort à faire en hiver, à cause des avalanches.

Avant 1798 et jusqu'en 1835, le bureau se trouvait à l'angle de la place du Midi-rue de l'Hôtel de ville où se voit encore une grosse pierre saillant du mur, ayant servi de marchepied pour monter en voiture. En 1817, le maître de poste recevait 200 fr. par an, de 1830 à 1840 il a 360 fr. et de 1841 à 1848, 500 fr. par an. De plus, de 1844 à 1848, le Grand-Conseil alloua à chacun des 13 maîtres de poste du canton une indemnité annuelle de 300 fr. Sous l'ancien régime, l'ancienneté de service n'avait aucune influence sur les traitements, seule l'importance du bureau comptait. En 1844, *Elie Lugon* remplace Morand. Le bureau se trouvait dès 1835 à l'angle de la rue de l'Eglise-avenue du Simplon. Lugon s'engage à exhausser son magasin pour en faire un local.

En 1849, la Confédération reprenant les postes à son compte confirma Elie Lugon dans ses fonctions en le nommant buraliste postal, facteur et dépositaire ; elle lui alloua un traitement de 948 fr. par an. Lugon devait pour cela, jusqu'en 1855, outre son service de bureau, desservir une fois par jour, dimanches compris, Martigny-Ville, le Bourg, la Combe et la Bâtiarz et encore deux fois par semaine les villages de Charrat et Fully. Total : 20 km<sup>2</sup> de distribution ! En 1854 on lui adjoint le facteur *Etienne Giroud*, et dès 1855 le service à Fully est assuré par le juge Biselx, Giroud devenant dépositaire à Charrat.

Le 6 janvier 1855 entre en fonctions le premier facteur messenger et chargeur à Martigny : *Jacques-Joseph Vallotton* (grand-père du regretté secrétaire municipal Othmar Vallotton), avec un salaire de 500 fr. par an. Il était chargé de faire une distribution tous les jours à Martigny-Ville, Bourg, Croix et Bâtiarz. Il portait aussi les dépêches deux fois par semaine aux dépôts de Charrat et Fully. De 1855 à 1862, le notaire *Germain Lugon* remplace son frère Elie et reçoit un traitement annuel de 1200 fr., plus 180 fr. comme télégraphiste, et les provisions sur les télégrammes distribués. Le télégraphe a été installé à



Martigny le 1er février 1855. De 1855 à 1862, le bureau connut bien des vicissitudes et fut souvent tréballé de l'hôtel de l'Aigle au magasin Lugon (où se trouve l'actuelle boucherie Gilléron) et vice versa. Le Conseil communal, en séance du 8 mars 1855, proteste contre la trans-



Jacques Vallotton, facteur postal de 1855 à 1869

lation du bureau, faite à son insu, de l'Aigle chez Lugon ; dans ses démarches auprès des PTT, il prend à sa charge le redéménagement. Mais les hôteliers Henri Clerc et Jos. Morand revendiquent aussitôt l'honneur de prendre ce déménagement à leur charge. C'est dire combien Conseil et hôteliers tenaient à avoir leur poste à l'Aigle ! Mais l'Administration exigea pour finir, que ce local, humide et impropre au service, fût amélioré, puis y consentit pour quelque temps.

En 1862, *Louis Closuit*, commandant de bataillon, est nommé buraliste avec un traitement de 2200 fr., y compris son aide d'été coûtant 820 fr. Le bureau demeura dès lors en son bâtiment sur la Place Centrale, jusqu'en 1885. Dès 1863, le messenger *Emile Guerraz* transporte les en-

vois entre le bureau et la gare à tous les trains au moyen d'un « Omnibus » ! pour un franc par jour.

Depuis 1864, Jacques Vallotton distribuait deux fois par jour le courrier de la Ville et du Bourg, desservait trois fois par semaine la Combe, les Jeurs, la Crettaz, Litroz, et portait quatre fois par semaine le courrier aux dépôts de Charrat et Fully. Il ne lui restait assurément pas beaucoup de loisirs ! En 1869, *Edouard Vallotton* remplace son père décédé. En 1885, au décès de Louis Closuit, *Alfred Arlettaz* est nommé ruraliste, puis administrateur en 1896. Son bureau fut successivement dans un tout petit local à la rue des Ecoles (le café du Midi actuel), puis à la maison du messager Guerraz, rue du Collège, et enfin sur la Place Centrale (actuellement pharmacie Lovey).

A partir de 1886, le facteur Edouard Vallotton, trop surchargé, partage la tâche avec *Joseph Frachebourg*, remplacé en 1891 par son frère *Lucien*. En 1896, M. *Alfred Aubert* est nommé facteur en remplacement d'Edouard Vallotton, décédé. Le Conseil municipal, constatant que la distribution des lettres se fait tardivement, demande à la Direction des Postes un troisième facteur, ce qui est accordé, et en 1897, *Charles Damay* est nommé facteur-chargeur. Le nombre des facteurs augmente sensiblement au début du siècle, et les sympathiques successeurs du vieux Jacques Vallotton sont trop connus du public pour les énumérer ici.

Au bureau, l'Administrateur, seul jusqu'en 1893, reçoit alors un aide, *Emile Aubert*, qui démissionne en 1896 et est remplacé par *Charles Mévillot*, puis par *Maurice Vuillemin*. En 1902 un second commis, *Charles-P. Jaques*, est attribué à notre bureau, et remplacé en 1905 par *O. Schaufelberger* ; la même année, M. *M. Fessler* succède à Vuillemin. Puis viennent les nominations de MM. *Jules Favre*, en 1911 et *Maurice Leryen*, en 1912. Le personnel fonctionnaire subit dès lors de nombreux changements, à mesure que le trafic augmente et que la première guerre mondiale bouleverse la marche du service.

Le bureau lui-même, installé sur la Place Centrale, ne pouvait suffire bien longtemps. Le trafic augmentant brusquement au début du siècle, il fallait un local spacieux et plus adéquat. L'Administration y songeait bien, et vers 1903, recevait le projet alléchant d'un superbe bâtiment, richement orné de balcons et de motifs décoratifs, d'après l'architecture de l'époque, projet élaboré par un consortium de quelques personnalités de la ville. Ce bâtiment devait s'élever au sommet de la Place Centrale, à l'emplacement actuel de la Banque Cantonale et des magasins Gonset. Mais il avait le défaut de se trouver trop à l'étroit avec les années, et

l'Administration préféra, vers 1910, porter son choix sur le bâtiment de M. Löhrer à l'avenue de la Gare, plus sobre d'aspect mais moins gêné par la circulation. Ce choix causa pas mal d'émoi et fit alors de nombreux mécontents ; mais on vit par la suite à quel embouteillage de voi-



**Edouard Vallotton, facteur postal de 1869 à 1896**

tures et quel embarras dans la circulation on se serait heurté plus tard avec le bureau au sommet de la place. La Direction des Postes avait vu juste. Le nouveau bureau, construit ad hoc, répondait enfin aux exigences du trafic. Il a été, de plus, complètement rénové en 1931 et mieux adapté aux conditions d'hygiène et au standard de vie actuel. D'une surface de 191 m<sup>2</sup>, il occupe tout le rez-de-chaussée du bâtiment, ainsi qu'un garage dans l'annexe de l'immeuble. En 1931 également, l'Administration a en outre construit pour les besoins croissants du service des

voyageurs, un nouveau et spacieux garage près de la Gare des CFF pour abriter ses nombreux cars alpins durant la saison d'été.

En 1868 un bureau est ouvert à Martigny-Bourg, où le buraliste recevait un traitement mensuel de 69 fr. Puis en 1894 un dépôt est créé à Martigny-Croix, géré par Mme *Delphine Guex* qui fonctionna jusqu'en 1936. On se souvient encore du vieux et jovial facteur *Saudan* de la Croix qui débuta en 1871 avec un salaire de 32 fr. par mois et qui durant 45 ans desservit inlassablement toute la Combe, Trient, les Jeurs et Ravoire, et aussi de *Charles Piota*, ancien facteur du Bourg, de Chemin et de Plan Cerisier.

D'un seul agent en 1849, le personnel est monté à 2 en 1854, 4 en 1868, 6 en 1897 et 14 dès 1910, y compris Martigny-Bourg et Croix, mais sans les postillons. Cet effectif est actuellement de 18 agents.

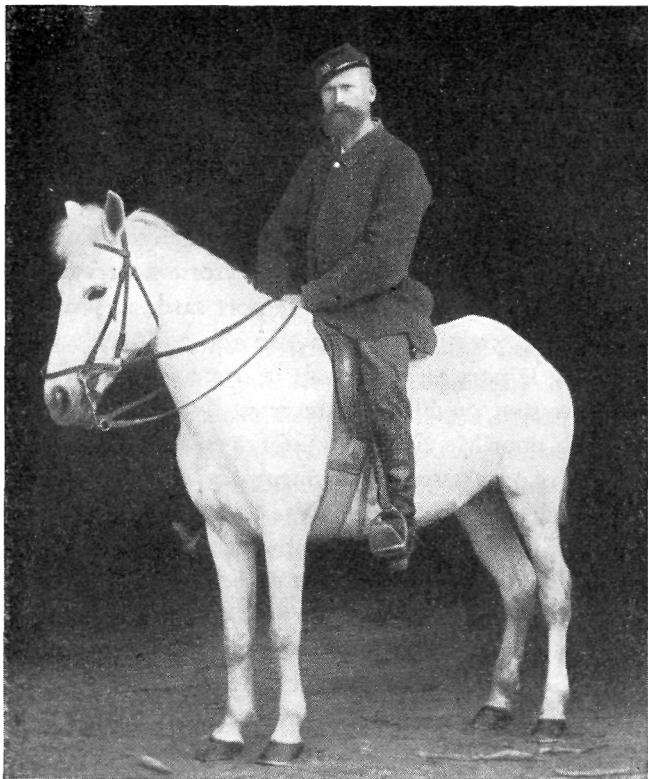
#### IV. Taxes et revenus.

Si les taxes de et pour l'étranger, sous l'ancien régime, étaient compliquées à souhait, celles de la poste aux lettres pour l'intérieur du Valais n'ont pas dû causer beaucoup de soucis aux maîtres de poste de Martigny avant 1830. Il est vrai que jusqu'au premier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle, on écrivait peu et que ce service était donc minime. De plus, les lettres de poids simple écrites dans le Valais étaient franches de port pour tout le monde et sur tout le territoire du canton, chose incroyable aujourd'hui. Seules les lettres de et pour l'étranger étaient grevées du port étranger jusqu'à Gondo, St-Maurice ou le Grand Saint-Bernard. Le parcours valaisan ne coûtait rien. Les traités conclus par le Valais soit avec les Fischer, soit avec les fermiers de la poste du Valais en 1803 ou avec la régie vaudoise en 1816 portent tous une clause stipulant que les lettres simples de l'intérieur sont transportées gratuitement sur territoire valaisan. Il semble même que cette franchise postale, à laquelle le peuple valaisan était si habitué, fût considérée par lui comme faisant partie de son indépendance, pour laquelle il avait si farouchement lutté.

Le gouvernement ou les fermiers essayèrent bien, à maintes reprises, d'abolir cette franchise, mais ils durent compter avec la Diète. La suppression de la franchise était déjà vivement sollicitée par les Fischer avant 1800. En 1803, le grand-baillif Augustini la proposa à la Diète en préavisant :

D'autres Pais imposent leurs lettres intérieures d'une taxe et en retirent des profits ; pourquoi le Vallais n'auroit-il pas le même avantage ?

Il lui fut répondu que l'Etat retirerait de la suppression plus d'en-nuis que de profits. Car, « comment pouvoir percevoir la taxe à tout le monde intégralement, sans craindre des différences de traitements en égard au rang et à la situation des gens ? »



**Le facteur Edouard Vallotton, à cheval,  
pour la distribution à la campagne**

Autre objection : « Si le modeste citoyen valaisan peut dépenser un batz pour l'achat du papier, il écrira encore volontiers. Mais s'il doit sacrifier 2 batz de plus pour le port de la lettre, il n'écrira plus du tout. La suppression est donc une entrave au développement de l'instruction générale. »

L'Etat insista, mais la franchise fut maintenue, en 1803 comme en 1816 et jusqu'en 1830.

Les lettres chargées, les colis, les valeurs et les groups, en revanche, étaient grevés de taxes au poids, à la distance, à la valeur et selon la nature du métal (or, argent ou autres métaux). Pour les lettres de et pour l'étranger, on payait parfois et pour certains pays seulement, le port depuis la frontière.

Ainsi, au début du XIX<sup>e</sup> siècle, une lettre de Martigny pour la France était affranchie obligatoirement de St-Maurice jusqu'à Vevey, à raison de 4 kreuzer (= 15 à 16 c.) la lettre simple, 6 kreuzer (= 23 à 24 c.) la double, 8 kreuzer la demi-once et 16 kreuzer l'once ou fraction d'once. A Vevey, la lettre était remise au service français, dont le port ultérieur ne pouvait être fixé, et était payé par le destinataire. Plus tard, jusqu'en 1830, on affranchissait jusqu'à Genève de 10, 16, et 40 kreuzer. En 1694 on payait pour la lettre simple, de Martigny à Turin 9 kreuzer, pour Lausanne, Nyon, Versoix, Genève et Aoste 4 kreuzer. De 1803 à 1815, on payait de Turin à Martigny le port sarde : 25 c. la lettre simple, 40 c. la double, 50 c. la demi-once et 100 c. l'once, poids de marc. En 1816 et 1821, le port est de 12 sols la lettre simple<sup>1</sup>. Pour les lettres chargées ces prix sont doublés. Les recettes de la poste aux lettres se montent en 1832 pour Martigny, à 1346 fr., en 1834 à 1612 fr., en 1840 à 2583 fr., et elles progressent rapidement dès lors. Mais la recette principale était celle de la diligence : de 2874 fr. en 1813, elle est de 1240 fr. en 1832, puis de 1815 fr. en 1835 et elle ascende à 7000 fr. en 1846. A cette époque, elle laissait pourtant peu de bénéfice net : 88 fr. en 1832, 535 fr. en 1835, environ 4000 fr. en 1846. Car si les voyages étaient fort onéreux jusqu'à l'avènement des chemins de fer (en 1808 une place de Martigny à Genève coûtait 22 francs anciens, ce qui représenterait de nos jours environ 60 fr.), le service revenait aussi très cher à la régie ; de 1840 à 1848, par exemple, l'Etat payait au relais de Martigny 2900 fr. par an pour le transport de la diligence, sur les 33 167 fr. pour l'ensemble du canton. En revanche, la poste aux chevaux affermée lui rapportait 194 fr. de 1830 à 1840 et 430 fr. de 1840 à 1848 (pour le Valais entier 2000 fr.). En octobre 1840, à une enchère serrée et passionnée, le service de la poste aux chevaux du relais de Martigny est adjudgé à Valentin Morand pour 430 fr. par an, contre son concurrent Henri Clerc, hôtelier, qui offrait jusqu'à 425 fr. (adjudication pour 6 ans, dès le 1<sup>er</sup> janvier 1841).

---

<sup>1</sup> En 1821, le président du dizain d'Entremont, Fréd. Gard, expose au Conseil d'Etat la confusion et les difficultés de la poste aux lettres venant du Piémont. Plaintes des particuliers sur des lettres taxées à tort.

La comptabilité du bureau envers la régie n'était pas compliquée avant 1848. Aux recettes on avait : 1° celles des lettres et chargés, 2° celles de la diligence. Aux dépenses : traitement du directeur du bureau. Le reste était bénéfice net. Les traitements, alors semestriels, du personnel (aides et messagers) et les équipages du train relevaient directement de la direction de la régie, jusqu'à la moindre dépense, sauf les 2900 fr. cités plus haut pour l'entretien des chevaux du relais. Il arrivait souvent que les messagers et les aides devaient réclamer à la régie leurs traitements des semestres arriérés.

La poste devait déjà alors lutter pour sa régale contre les abus des particuliers. En 1838, une recette du Département des finances mentionne la part du Valais (5 fr. 55) reçue de la régie de Vaud pour une « contravention au Système postal de par le Sieur David Veillard, commissionnaire à Vevey, pour un paquet de lettres mis à la poste à Vevey pour notre bureau ».

La période précédant 1848 vit la plus grande complication dans les taxes. Vers 1830, seulement pour les lettres, Martigny avait 63 taxes différentes à appliquer (7 échelons de poids sur 9 distances). Les taxes des autres catégories d'envois n'étaient pas moins compliquées. En outre, en 1830, la suppression de la franchise de port dont bénéficiait le public jusqu'alors n'alla pas sans difficultés. Je possède, par exemple, plusieurs lettres de différents bureaux, transmises sans perception de taxe.

Depuis le début du XIX<sup>e</sup> siècle, le genre de vie avait largement évolué ; la Révolution française avait laissé l'empreinte de l'émancipation populaire. L'instruction générale s'était répandue. On écrivait toujours davantage ; on commençait à lire les gazettes, et il est avéré qu'une fois amorcé, le besoin de communications grandit à mesure qu'il est satisfait. Aussi était-il grand temps qu'une unification intervînt en Suisse, tant pour les taxes que pour la bonne marche du service. La reprise de l'exploitation par la Confédération, en 1848, pouvait seule permettre aux postes de suivre le progrès qui s'accomplissait ailleurs.

Dès 1849, cette unification des taxes et leur perception intégrale mirent de l'ordre dans les revenus. Ceux-ci suivent la courbe ascendante parallèle à l'augmentation du trafic, qu'il est superflu de relater ici.

### V. Marques et timbres d'oblitération.

Avant 1803, date de l'affermage de la poste aux lettres par l'Etat du Valais à l'entreprise Gay, Duc et Consorts, aucun timbre oblitérant n'est connu pour le timbrage des lettres. Dès 1803, quelques bureaux du canton (dont peut-être aussi Martigny) se servirent d'un timbre droit : VALAIS, puis : VALLAIS. En 1811, lors du rattachement à l'Empire, l'administration française dota notre bureau du timbre droit :

127  
MARTIGNY,

127 étant le numéro du Département du Simplon. Dès 1812, le timbre porte :

P. 127 P.  
MARTIGNY,

En 1815, le numéro du Département fut gratté, et le bureau conserva le timbre :

P. P.  
MARTIGNY,

jusqu'en 1838.

En 1839, la régie des postes du Valais ayant, pour ses 13 bureaux, acheté à M. Lieppe, graveur à Paris, des timbres à date, Martigny eut le sien jusqu'en 1849. Ces timbres n'avaient que le jour et le mois articulés et changeables comme dans nos timbres actuels. Le millésime était entier et devait chaque année être commandé à part au graveur ! Le timbre portait au bas un écusson cantonal assez fruste, mis entre parenthèses. Un de ces timbres coûtait en 1839 environ 13 fr. 50, et le millésime 1 fr. 20. Un timbre P. P. coûtait 2 fr., un sceau 4 fr.

En 1841, le graveur Sieber de Lausanne livrait un timbre à date destiné au bureau du Grand Saint-Bernard pour le prix de 6 fr. 80 et le millésime pour 0 fr. 40 (et en 1844 0 fr. 20).

En 1849, les postes fédérales unifièrent les timbres à date, comme du reste tout le service, et sur le nouveau timbre de Martigny, d'un format plus réduit, figure au bas la Croix fédérale au lieu de l'écusson cantonal.

Ce timbre subsiste jusqu'en 1885, malgré l'ouverture en 1868 d'un bureau à Martigny-Bourg. Depuis, chaque bureau a son timbre propre.



VALAIS

VALLAIS

127  
MARTIGNY

P.127.P.  
MARTIGNY

P. P.  
MARTIGNY



Marques et timbres d'oblitération

En 1892 Martigny-Ville est doté d'un timbre avec indication de l'heure. Dès lors la fourniture et l'emploi des timbres et des griffes suivent le développement du trafic auquel l'Administration apporte sans cesse tous ses soins et les derniers perfectionnements (timbres à ressorts, timbre à date P. P., timbre à date : Martigny-CFF, etc.).

## VI. L'avenir. Conclusion.

Voilà pour le passé et le présent. Maintenant quel sera l'avenir ?

Pour oser émettre un pronostic sur le développement futur de Martigny et de sa poste, il faudrait déjà pouvoir prévoir quel sera le mode de locomotion qui prévaudra dans l'après-guerre et l'époque suivante ; sera-ce une victoire du pneu sur le rail ? ou bien tous deux seront-ils supplantés par l'avion ? Déjà dans notre Suisse la vapeur a fait place à l'électricité, plus autarcique. Mais le pétrole ne pourrait-il pas redevenir roi ? Quel genre de traction l'homme adoptera-t-il demain pour franchir les Alpes plus aisément, plus rapidement et meilleur marché aussi ?

Il semble déjà que le rail, qui avait été, il y a six lustres, l'espoir du siècle, est de plus en plus abandonné. On ne parle plus de la prolongation du chemin de fer Martigny-Orsières jusqu'à Aoste pour atteindre Turin, chose qui s'avère aujourd'hui trop coûteuse et hasardeuse. En revanche, en Italie surtout, on ébauche depuis quelque temps déjà le projet de la construction d'une autostrade qui, passant sous le col de Fenêtre, relierait Orsières à Aoste. Ce projet caresse l'idée d'une superbe voie montant d'Orsières, en pente douce, par un tracé spécial, différent de la route actuelle, franchissant la dépression du torrent de Saleinaz sur un superbe viaduc et s'engageant aux Ars, en dessus de Ferret (à une altitude de 1730 m.) dans un tunnel de 6 km. 5 de long, débouchant à la Gruette dans le val Ferret italien, puis toujours en pente modérée, passant au-dessus de Courmayeur, pour aboutir à Aoste après un parcours de 68 km. Sans nul doute, une telle entreprise rendrait à la région d'Entremont beaucoup de son importance d'autrefois, et Martigny en ressentirait aussitôt les conséquences. Mais cette hypothèse peut très bien s'envoler si un autre agent que le pneu passe au premier plan. Les périodes suivant de longues guerres ont toujours été marquées d'un bond vers le progrès et, certes, le lendemain de cette affreuse guerre-ci ne manquera pas de révolutionner les communications aussi bien que le reste de l'activité de l'homme.



La Poste de Martigny, sur la Place Centrale, avant 1910

Quoi qu'il en soit, la position géographique de Martigny restera toujours un facteur important dans son développement futur. Car, comparativement à la population qu'il dessert, le bureau de Martigny a depuis longtemps été en importance bien au-dessus de la moyenne, voire à la tête des bureaux du canton. Cela tient à l'intense activité commerciale et industrielle de la cité, fortement avantagée comme point de transit.

L'Octodure actuelle reverra-t-elle un jour la prospérité qu'elle avait sous les Césars<sup>1</sup> ?

Jules DAMAY

<sup>1</sup> Les clichés qui accompagnent cette étude nous ont été aimablement prêtés par la *Revue des Postes*, dans laquelle M. Jules Damay, 1er commis d'exploitation à Martigny-Ville, avait publié en 1944 une première rédaction de son travail, qu'il a bien voulu revoir et compléter pour les *Annales Valaisannes* (Réd.).